1973

Roland Günter
Rudolf Menke

groß. beste, sachliche Schrift

Fallbeil-Spiel Langenberg – Musterfall einer Stadtzerstörung

kann auch Schreibmaschine sein

Der ~~Stadtzerstörung~~ Flächenkahlschlag der außerordentlich schönen westdeutschen Kleinstadt Langenberg ist inzwischen weithin bekannt geworden. ~~Er~~ gilt als Musterfall für inszeniertes Grauen: es ist gekennzeichnet durch unzulängliche und fehlerhafte Planungsgrundlagen, Planung über die Köpfe der Bevölkerung hinweg, Fehleinschätzung stadtplanerischer und politischer Entwicklungen, planerischen Dilettantismus, rücksichtslosen Einsatz von Verwaltungsmacht und völlige Konzeptionslosigkeit. Zudem fehlt jedwede realistische Investitionsplanung.

Absatz

Josef Lehmbrock, Autor der Ausstellung Profitopolis: „Was die Bomben nicht geschafft haben, das schafft die sogenannte Sanierung.

Absatz

Roland Günter (Bonn) und Rudolf Menke (Bonn) ~~[illegible]~~ untersuchten (kritisch) das sogenannte Integral-Gutachten und den Generalverkehrsplan. ~~[illegible]~~ Sie fordern jetzt: (Die Stadt darf nicht) auf der pseudo-wissenschaftlichen Grundlage solcher Schlechtachten zerstört werden. Die Landesregierung sollte jede Unterstützung der Stadtzerstörung einstellen.

Rückseite

Die vorliegende Untersuchung ist ein auszugsweiser Vorabdruck eines Buches des Deutschen Werkbundes zum „Mißbrauch der Städtebauförderung und Sanierung."
Sie soll zeigen, wie Bürgerinitiativen und Gruppen in politischen Parteien Planungsgrundlagen kritisch durchleuchten können.

Roland Günter (Bonn) (Dozent in Bielefeld und Publizist für eine Anzahl von Zeitungen und Zeitschriften im Bereich der Umwelt- und Stadtplanung. Autor mehrerer Bücher. Mitarbeit: Baustopp Regierungsviertel Bonn, Verhinderung einer Stadtautobahn in Bonn, Erhaltung der Bonner Südstadt, Verhinderung der Fehlplanung des Leverkusener „Lindwurmes", Erhaltung der Bielefelder „Fabrik" als Kommunikationszentrum und Rettung der Arbeitersiedlung Eisenheim. Vorstandsmitglied des Deutschen Werkbundes.

Rudolf Menke (Bonn), Verkehrswissenschaftler an der Universität Bonn, publizistische Tätigkeit. Mitarbeit in Bonner Initiativen, zahlreiche Erfolge in der Bonner Verkehrsplanung. Forschungen zur Methodenerweiterung von Generalverkehrsplanungen. Autor des Bonner Gesamtkonzeptes zur Verkehrsplanung auf der Basis stadtplanerischer Vorstellungen einer humanen Umwelt.

Stadtzerstörung auf der Basis methodisch unzulänglicher "Gutachten":

Das Stadtparlament beschloß am 15. Januar 1969, die Firma Integral mit der Erstellung eines Gutachtens zu beauftragen.

Integral: "Die Erhebungen und Bestandsaufnahmen wurden von Februar bis März 1969 durchgeführt. Mit dem Abschluß der Auswertungen konnten die Arbeiten im April 1969 beendet werden."
Da der Druck der Schrift wenigstens 14 Tage Zeit in Anspruch nahm, müssen die Auswertungen um den 15. April herum abgeschlossen gewesen sein.
Das Vorwort der Schrift trägt das Datum: "3o. 4. 1969".

Die Grundlagen für die Entscheidung über die lange Vergangenheit der Stadt und ihre Zukunft auf Generationen wurden - sage und schreibe - in einem Zeitraum von 2 1/2 Monaten "erarbeitet" - eine Zeitspanne, in der nur Schluderarbeit ohne Problematisierung der Aufgabe möglich ist.
Zum Vergleich: Die Planungsgrundlage für das inzwischen berüchtige Märkische Viertel in Berlin wurde in 9 (neun) Monaten "erarbeitet" - mit den Ergebnissen, die inzwischen jeder aus dem Fernsehen und viele von Berlin-Besuchen kennen.

Integral.
Entwicklung und Erneuerung.
Stadt Langenberg.
Gutachten zur Stadtkernsanierung.
Mettmann 1969.

An der Untersuchung haben lediglich drei bis vier ständige Mitarbeiter gearbeitet.
Für Teilarbeiten wurden zwei weitere Mitarbeiter hinzugezogen.

Beide Beispiele zeigen gleichermaßen das Ausmaß an Oberflächlichkeit und Verantwortungslosigkeit, mit dem hierzulande vielerorts Planung betrieben wird.

Integral, S. 6:
Das Literaturverzeichnis gibt zwei (!!) Bücher an.

Da kann man nur sarkastisch fragen: Sind die Integral-Leute Analphabeten ?

Integral, S. 7: Das Gutachten stützt sich auf "weitere umfangreiche Statistiken und Unterlagen, die hier im einzelnen nicht aufgeführt sind."	Ein weiterer Beweis für die Schluderarbeit: ein Gutachten muß seine Quellen genau angeben. Das ist übrigens auch einer der wichtigsten Grundsätze der Wissenschaftlichkeit.
Integral, S. 7: Das Gutachten bezieht sich auf "eine eigene Erhebung der Stadtverwaltung ... über sanitäre Verhältnisse und Wohnungsbelegung im Sanierungsgebiet."	Warum erfahren wir nichts Genaueres darüber ? Wie wurde erhoben ? Wann ? Was ? Warum wurde sie nicht veröffentlicht ?
	Die Auswertung der letzten Volkszählung - wo ist sie ? Ohne derart wichtige Daten kann und darf man keine Planung betreiben.
Der Textband des Gutachtens hat lediglich 21 Anmerkungen (Fußnoten), welche die Herkunft von benutztem Material sowie von Überlegungen zeigen.	Die Forderung nach umfangreichen und genauen Angaben der Quellen ist kein Formalismus, sondern eine Notwendigkeit: nur damit macht sich ein Gutachten überprüfungsfähig. Offensichtlich ist das jedoch weder gefordert noch beabsichtigt gewesen. Die Bevölkerung darf sich verbitten, daß die von ihnen bezahlten und in ihrem Auftrag handelnden Institutionen sich ihrer Kontrolle entziehen.
	Wie schludrig diese hochbezahlte Pseudo-Wissenschaft gearbeitet hat, sieht man auch an der weiteren Unzulänglichkeit der Angabe von Quellen: - Von den nur 21 Fußnoten haben nur neun Angaben über die Seitenzahl der Veröffentlichung. - Sechs haben keine Seitenzahlangabe. Man müßte also das ganze buch lesen, um die zitierte Stelle zu finden (ein unmögliches Verfahren). - Drei Angaben sind ohne Hinweis, aus welchen Unterlagen bzw. bei welchen Ämtern die Auskünfte entnommen sind.

Integral, S. 1o:
"Das Sanierungsgebiet in seiner Gesamtheit wird vorwiegend zu Wohn- und Geschäftszwecken genutzt."

Gewerbe stört also im wesentlichen nicht.

Integral, S. 13:
"Durch Vermischung und Nebeneinander von Industrie, Gewerbe, Handwerk und Dienstleistungen wird (im Sanierungsgebiet) die Wohnsituation beeinträchtigt."

Widerspruch zu S. 1o, wo es heißt: "Das Sanierungsgebiet in seiner Gesamtheit wird vorwiegend zu Wohn- und Geschäftszwecken genutzt."

Ist es so schwer, von 1o auf 13 zu denken ?

Glaubt man wirklich, die Leute seien zu dumm, um die Aussagen miteinander vergleichen zu können ?

Der Satz ist offensichtlich eine Zweckfeststellung: Schwarzmalerei. Er ist in mehrerer Hinsicht unsinnig:
Es wird einfach nur behauptet - ohne weitere und konkrete Nachweise.
Wer solche Behauptungen aufstellt, muß auch genau nachweisen:

- Was stört wen ? Und was stört hinwiederum nicht ? Welchen Aufwand braucht man, um Störungen zu beseitigen ? Steht der Aufwand im Verhältnis zum tatsächlichen Nutzen ?

Integral, S. 11:
"... so ist das Maß der Grundstücksnutzung ungewöhnlich hoch."

Wie hoch ? Zahlenangaben.

Solche Aussagen stehen im Widerspruch zu den Planungszielen:
wo es einem in den Kram paßt, wird die hohe Grundstücksausnutzung als nachteilig hingestellt, wo man Geld machen will, wird von Verdichtung geredet.

Integral, S. 32:
"Dabei hat sich das Gewicht der Wohnbevölkerung nicht nur relativ, sondern auch absolut ein wenig auf die Außenbezirke außerhalb des Stadtkerns und von Oberbonsfeld verlagert. Solche Tendenzen kommen in Städten mit stark sanierungswürdigen Ortskernen häufig vor."

Für die Feststellung wird lediglich als Begründung angegeben: der Stadtkern ist "sanierungswürdig."
Das ist eine methodisch unzulässige Vereinfachung. Es gibt und kann geben eine größere Anzahl von Gründen, warum sich die Randbezirke einer Stadt schneller entwickeln. Dies liegt in der Regel daran, daß im Stadtkern Wohnungen in Büros umgewandelt werden und damit Wohnbevölkerung an den Stadtrand verdrängt wird.

Im übrigen schränkt Integral die Feststellung ein: Die Entwicklung hat sich "ein wenig" verlagert. Das heißt also: nichts Aufregendes. Die Vermutung liegt nah, daß mit der Aussage ein weiteres Pseudo-Argument für die Sanierung vorgetragen werden sollte.

Die Tatsache, daß Integral die Gebietsreform-Vorstellungen der Landesregierung ausließ,
ist verräterisch:
Sie zeigt:
Was beim Gutachten herauskommen sollte, war längst vom Rathaus vorgegeben.
Das Gutachten war kein Gutachten,
sondern die herkömmliche Gefälligkeit für einen bestimmten Preis. Es hatte lediglich die Aufgabe, pseudo-wissenschaftlich zu verbrämen, was man im Rathaus wünschte.

Die lang eingebläute Hochachtung der Bevölkerung vor der Wissenschaft wird benutzt, um ihr Sand in die Augen zu streuen:

- die Ziele der Verwaltung sollten hinter der Wissenschaft versteckt werden.
  Was in Wirklichkeit sehr subjektiv, nämlich Meinung der Verwaltungsspitze war, sollte sich in objektivem Gewande dem Volk zeigen - damit es eher geglaubt wurde.

Integral, S. 11:
Bei der Beschreibung der reizvollen und zusammenhängenden historischen Bebauungen werden nur die Bachstraße, Hellerstraße, Hauptstraße und Kuhstraße genannt.

Die Vogteier-, Voßkuhl- und andere Straßen werden geflissentlich ausgelassen.
Für sie treffen dieselben Kriterien zu.
Zweck der Auslassung: Das Problem bzw. der dann auftretende Zielkonflikt sollten nicht in Erscheinung treten.

Auch dies ist ein Hinweis darauf, daß das Gutachten ein Gefälligkeitsgutachten ist.
Objektivität hätte erfordert, daß das Problem und der Zielkonflikt bezeichnet worden wären.

Stadtdirektor Grevener an Integral: "Umfassende Strukturanalyse." (NRZ 18. 1. 1969)

- Es ist bezeichnend, daß der Stadtdirektor den Gutachtenskandal mit Sophistik (Scheinargumentation) überspielt.
  Das nutzt den Betroffenen nicht.

Integral, S. 19:
"Auf einzelnen Grundstücken sind die hygienischen Verhältnisse allerdings (?) gelegentlich (?) dürftig, wie drei Beispiele im Untersuchungsgebiet zeigen. Hier stand den Einwohnern zum Zeitpunkt der Untersuchung kein WC zur Verfügung."

Man wüßte ganz gern, wohin die Leute ohne WC gemacht haben - in den Garten oder in den Bach.
Was sollen solche halben Aussagen ? - Doch offensichtlich nur Schwarzmalerei bewirken.
Eine Untersuchung, die halbwegs objektiv und korrekt ist, betont auch die Aussagekraft von Beispielen:

- Einzelbeispiele sind Einzelbeispiele (und können auch als Einzelfälle gelöst werden).
- Dadurch, daß nichts über die Verhältnisse in anderen Häusern gesagt wird, suggeriert das Pseudo-Gutachten dem Leser, das ganze Gebiet sei schlecht dran.

Der Textband des Gutachtens verwendet historische Fotos. Sie sind vermutlich über 7o Jahre alt.

Die Manipulation wird sichtbar: Die Fotos sollen suggerieren, daß die Stadt alt und ausgedient ist - nicht mehr modern, wie es an anderer Stelle im Text heißt. Die "Schlechtachterfirma" fand es noch nicht einmal nötig, das Aufnahmedatum der Fotos anzugeben oder mitzuteilen, daß es sich um historische Fotos handle.

Stadtdirektor Grevener in der Fernsehaufzeichnung am 18. 9. 1973: "Die Integral-Untersuchung konnte seinerzeit gar nicht den Anforderungen des Städtebauförderungsgesetzes genügen. Das Städtebauförderungsgesetz entstand doch erst später."

Diese Argumentation ist Bauernfängerei:

- Die Mängel der Untersuchung waren auch vor dem Städtebauförderungsgesetz vom 27. 7. 1971 Mängel.
  Sie wurden bereits nach Erscheinen des "Schlechtachtens" als Mängel erkannt.

Fazit:
Es ist verantwortungslos, die Jahrhundertaufgabe einer Stadt auf einer derart mangelhaften Grundlage lösen zu wollen.

- Die Jahrhundertaufgabe der Stadt hätte erfordert, daß die unzulängliche Grundlage schnellstmöglich verbessert worden wäre.

"Die Grundgedanken und Leitlinien des Entwicklungsprogramms Ruhr wurden hinsichtlich der regionalen Bedeutung für Langenberg zugrunde-gelegt."

Richtig. Aber Stadtdirektor und Stadtplaner müßten wissen, daß auch Entwicklungsprogramme fort-geschrieben werden:
- je nach der Veränderung der Wachstumsdaten der Bevölke-rung u. a.,
- mit veränderten Einsichten (z. B. zur Verkehrspolitik).

Die Voraussagedaten sind aus mehre-ren Gründen nicht mehr zutreffend. Sie haben sich erheblich verändert.

Die Wachstumsvoraussagen stehen auf tönernen Füßen:
Generalverkehrsplan, Datenseite Abb. 24:
Die heutige Einwohnerzahl von 16 895 Personen soll bis ins Jahr 2ooo (also in 27 Jahren) auf fast das Doppelte steigen, nämlich auf 34 ooo.

Voraussetzung dafür:
In Langenberg wird die Pille verboten.

Wenn Integral noch diesen Wachs-tumsunsinn glauben konnte, der Generalverkehrsplan von 1973 mußte im Besitz neuerer Zahlen sein, die den Bevölkerungs-knick klar und nachhaltig zeigen.

Die Wachstumshoffung wird durch weitere Momente immer absurder:

Integral, S. 34:
"Der Saldo ist in ganz Langenberg nun schon fast seit Jahrzehnten eine Stagnation der Bevölkerungsent-wicklung zu beobachten."

Diese Feststellung sollte ganz be-sonders zu denken geben - sie könnte zu anderen als den gängigen Schluß-folgerungen führen.
Wenn die Einwohnerzahl einer Stadt selbst in den Wachstumszeiten der fünfziger und sechziger Jahre nicht gestiegen ist, kann man vermuten, daß auch eine Aktion mit der Brech-stange wie die Kahlschlagsanierung keinerlei Wirkung haben wird.
Im Gegenteil: wenn ohne reale Grund-lage investiert wird, lediglich auf eine für Langenberg ganz besonders wenig begründete Hoffnung, ist die Wahrscheinlichkeit außerordentlich groß, daß die Kahlschlaginvestition ein gigantischer Schlag ins Wasser wird.

Integral, S. 35:
Tendenzen der Langenberger Wirtschaftsentwicklung.

Wer diesen Abschnitt aufmerksam durch-liest, wird selbst bei Integral kaum Anhaltspunkte für Hoffnungen auf erhebliche Ausweitung der Arbeits-platzzahlen in Langenberg finden.
Die Gesamtentwicklung im Ruhrgebiets-bereich ist aus mehreren Gründen rückläufig. Langenberg kann sich keine entgegengesetzten Hoffnungen machen.

Integral, S. 37/38:
"Es muß ein anderer Motor für die Stadtentwicklung gefunden werden als die Industrie..." Langenberg sollte zu "einem Freizeit- und Erholungszentrum werden."

Integrals Beurteilung der Zuwachschancen im industriellen und Dienstleistungsbereich ist - zu Recht - sehr negativ.

Für die Stadt hat das übrigens durchaus Vorteile.

Integral, S. 38:
Langenbergs Attraktivität könnte im Freizeit- und Erholungsbereich liegen. Hinzu kommen Leute, "die den Weg zur Arbeit in Essen oder Wuppertal nicht scheuen". Und: Leute, die sich hier zur Ruhe setzen."

Der Widerspruch:
Mit der Kahlschlagzerstörung Langenbergs sägt sich die Stadt gerade den Ast ab, der wachsen soll.
Wie will man den Freizeit- und erholungswert der Stadt steigern, wenn man das zerstört, was die Leute lieben und was menschlich ist.

Neue Wohnbevölkerung mit auswärtigen Arbeitsplätzen kommt erst, wenn die S-Bahn fertig ist. Also folgt die Reihenfolge: S-Bahn, dann erst Wohungsbau. Werden zuerst Wohnungen gebaut, zwingt man die Bewohner dazu, sich Autos
die Fahrt zum Arbeitsplatz mit dem
mit dem Auto zum Arbeitsplatz zu fahren - das weder für ihn selbst, noch für die Gesamtstadt und die Nachbarstadt planerisch sinnvoll.

- Mit abnehmender Größe der Familien (weniger Kinder) verringert sich die Notwendigkeit, sich in Langenberg eine kinderfreundliche Wohnung zu suchen (unterstellt, es gäbe sie dort).
- Durch den Kollabs der Bauindustrie, die Hochzinsen, die Kostenlage in der Bauwirtschaft und die daraus resultierende außerordentliche Verteuerung des Wohnungsbaues sowie Verschlechterung des Wohnungsbaues im Hinblick auf seinen "Wohnwert" wird Langenberg in den nächsten 5 Jahren kaum in der Lage sein, Einwohner anzuziehen - zumal zu den Mietkosten noch die Fahrtkosten (und Zeitverluste)hinzukommen (die S-Bahn ist ja noch längst nicht gebaut.

Die Stadt hat außer unverbindlichen schönen Zeichnungen bislang nichts konkret finanzierbares vorgelegt.

Es liegt kein Investitionsplan vor.
Es gibt nur für ein Projekt bislang einen Interessenten.

Wer finanziert das Dienstleistungszentrum ?
Wer das Rathaus ?
Wer finanziert die Rampe von der Oberstadt zur Stadt ?
Wer finanziert die beiden Parkhäuser ?
Wer finanziert die Bebauung der weiteren Flächen im sogenannten Sanierungsgebiet ?

Investitionswillige melden sich nur, wenn es entsprechende Renditen gibt.

Wie soll Langenberg sie leisten ?
Langenberg hat kein Umland.
Langenbergs Einwohnerzuwachs ist eine Illusion.

Langenberg wird eingemeindet - damit werden die öffentlichen Mittel im wesentlichen nicht an den Rand der neuen Stadt vergeben.

Es wird also kahlgeschlagen - auf den Verdacht der Neubebauung.

Das Sanierungsvorhaben schwimmt auf lauter Blasen.

Bundesbaugesetz § 88:
"Die Enteignung ist im einzelnen Falle nur zulässig, wenn das Wohl der Allgemeinheit sie erfordert und der Enteignungszweck auf andere Weise nicht erreicht werden kann.

Die Enteignung zu den in § 85 Abs. 1 Nr. 1 und 2 bezeichneten Zwecken setzt voraus, daß
er glaubhaft macht, daß das Grundstück innerhalb angemessener Frist zu dem vorgesehenen Zwecke verwendet wird."

Im Wege eines Musterprozesses wäre zu klären, ob dieser Paragraph auch Anwendung findet, wenn das sogenannte Sanierungsvorhaben einer Stadt auf derartig irrealen Füßen steht wie in Langenberg:
hier ist absehbar, daß die sogenannte Sanierung eine Investitionsruine bleiben wird, d. h. konkret:
daß erst kahlgeschlagen wird und dann leere Flächen liegenbleiben, weil sich keiner findet, der hier investieren will.

Integral, S. 32:
Die Stagnation der Bevölkerung Langenbergs wird negativ beurteilt.

Zugrunde liegt die Wachstumsideologie.
Diese ist jedoch nirgendwo eingehend reflektiert worden.
Wachstum an sich ist kein Maßstab.
Man müßte sagen, wozu - konkret - Wachstum gut oder schlecht ist.

Grundlage für die Verkehrsvoraussage war das Verkehrsgutachten der Intertraffic GmbH über den Straßenverkehr im Landkreis Düsseldorf-Mettmann von 1963.
Ihm wurden die Voraussagedaten
- über die Bevölkerungsentwicklung
- und die Entwicklung der Motorisierung entnommen.

Es mag gerade noch hingenommen werden, daß eine Planungsfirma seinerzeit so wichtige Daten wie Bevölkerungsvoraussage und Motorisierungsentwicklung naiv übernahm.

Klügere Leute begannen bereits vor vier Jahren, diese Voraussagen kritisch zu beleuchten.
Inzwischen hat sich eindeutig gezeigt:
- Die Bevölkerungsentwicklung in der gesamten Bundesrepublik ist rückläufig.
- Besonders rückläufig ist die Bevölkerungsentwicklung im Ruhrgebiet, zu dessen Umfeld Langenberg gehört.

Die Stadtverwaltung mußte spätestens vor ein bis zwei Jahren erkennen, daß der Bevölkerungszuwachs für Langenberg nicht annähernd im vorausgesagten Maße eintreffen könne.

Wenn ein Stadtdirektor und ein Stadtplaner sich anschicken, eine Stadt einschneidend zu verändern, darf die Bevölkerung von ihnen erwarten, daß sie einige Bücher lesen, um sich auf einem neuen und nachdenklicheren Stand zu halten.

Mit einer größeren Einwohnerzahl wächst die Wahrscheinlichkeit, daß sich weitere zentralörtliche Funktionen ansiedeln, die größere Einwohnerzahlen benötigen.
Aber:
das ist leicht gewünscht und schwer realisierbar.

Erstens: der Stadtdirektor soll sich doch zunächst einmal wirklich beraten lassen, welche konkreten zentralörtlichen Funktionen zur Verbesserung der Lebensverhältnisse nötig sind ?

Zweitens: bei welcher Einwohnerzahl kommen sie ?
Das ist übrigens von Funktion zu Funktion sehr unterschiedlich.

Drittens: sind die Nachteile wirklich so gravierend, wenn man in den Nachbarort gehen muß, um eine spezielle Sache zu erhalten ?
Man kann von "zentralörtlichen Funktionen" nicht einfach abstrakt reden - man muß sie konkret benennen.

Und vor allem: man muß sich immer den Preis vor Augen halten, den es kostet. Denn erst aus der Gesamtrechnung kann man erfahren, ob man zugewonnen oder verloren hat.

Wir sehen allerorten die Folgen unqualifizierten Wachstums.
Wer von Wachstum spricht, muß mehr Begründungen haben als inhaltsarme Formeln.
Er muß die Zielkonflikte und Folgen so genau wie möglich kalkulieren.
Sonst wird Wachstum blind und zerstört krebsartig die Stadt.

Und schließlich die Hauptfrage, die eigentlich am Anfang stehen sollte: was bringt Langenberg eigentlich das Wachstum ?
Welchen Preis zahlen die Langenberger dafür ? Welchen Nutzen haben sie ?
Muß das eigentlich sein, wenn man die Gesamtrechnung aufmacht ?
Langenberg ist eine schöne und angenehme Wohnstadt mit hervorragender Atmosphäre. Entwickeln darf man sie nur ohne die bestehenden Qualitäten zu zerstören.

Ex-Jungsozialisten Vorsitzender NRW Manfred Dammeyer: "Wenige Prozente qualifizierten Wachstums sind besser als viele Prozente unqualifizierten Wachstums, das uns mehr Schaden als Nutzen bringt."

Integral, S. 6:
Das Gutachten bezieht sich auf die Vorstellungen des Stadtdirektors zur Gebietsreform.

Die Tatsache, daß sich Integral nur auf das (durchaus verständliche) Wunschdenken des an Selbständigkeit des Ortes interessierten Stadtdirektors bezieht, zeigt:

- Die Planungsgrundlage ist einseitig.
- Ihr fehlen Alternativen. Angesichts möglicher einschneidender Ereignisse wie der Eingemeindung mußten Alternativen erörtert werden.

Schön und gut. Aber noch wichtiger wäre es gewesen, zu erörtern, wie Langenbergs Planung laufen könnte, wenn sich die Vorstellungen des Innenministeriums durchsetzen - was politisch wahrscheinlicher ist. Was geschieht denn dann mit Langenberg ?

Es ist unverantwortlich, die Zukunftsprognose für Langenberg auf der Basis des Wunschdenkens des Stadtdirektors aufzubauen.
Das bedeutet:
Planung auf der Grundlage einer möglichen Illusion.

Die Langenberger Planung ist das typische Produkt einer Profilneurose eines ehrgeizigen Stadtdirektors sowie der hektischen Angst, einer Eingemeindung durch illusionäre Aufplusterung und Großmannssucht zu entgehen.
Beides sind schlechte Planungsgrundlagen.
Auch an dieser Stelle erweist sich die unzulängliche Arbeit des "Schlechtachtens".

Fast sicher erscheint:
Langenberg kommt zu Velbert.
Erfahrungsgemäß werden dann die Investitionsprioritäten in Velbert angesetzt und nicht in Langenberg.
Dann gibt es kein neues Rathaus, dann orientiert sich die Langenberger Wirtschaft auf Velbert hin,

- Dann gibst kein neues Rathaus.
- Dann orientiert sich die Langenberger Wirtschaft auf Velbert hin.
- Dann bleibt Langenberg ein wirklicher Vorort: eine ruhige, schöne Wohnvorstadt.

So etwas schreckt nur die Großmannssüchtigen.

Denn: seit wir ein bißchen mehr über Lebensqualität erfahren, wird uns der Wachstumsfetisch immer unheimlicher.

Wir sehen vielerorts die Produkte unqualifizierten Wachstums: erst ein Riesenzukunftsgeschrei, anschließend die erhebliche Verschlechterung der konkreten menschlichen Lebensmöglichkeiten. Lohnt das ?

Wenn einer 1000 Mark Lohn hat und man zieht ihm 200 Mark ab ...

Was passiert in der Praxis ?
Die Leute werden befreit -
vom billigen Wohnraum
in den teuren.
Aber: ohne daß ihre materielle
Grundlage dazu verbessert.

Da sich die materielle Grundlage nicht verbessert, werden die Leute in den teuren Wohnungen objektiv schlechter gestellt. Sie zahlen statt 100 bis 200 DM Miete 350 bis 500 DM Miete.

Die Differenz bedeutet: verlorener Freiheitsraum, verlorene Möglichkeiten, Einschränkung einer Lebenshaltung, die ohnehin nur sehr knapp über der Grenze des Existenzminimums liegt.

Ein Stadtdirektor mit 3 500 DM Gehalt hat gut predigen: wenn seine Wohnung 200 Mark teurer wird, vermindert sich sein Taschengeld. Bei den kleinen Leuten heißt das jedoch: nur noch die Hälfte Fleisch in der Woche
und und und.

Vielleicht überlegen sich Sozialdemokraten mal wirklich, was passiert, wenn den kleinen Leuten die Miete verdoppelt und verdreifacht wird ohne ein Drittel Gehaltserhöhung.

Grundprinzip:
Bessere Wohnmöglichkeiten - wer wünscht das nicht ? Aber: was nutzt die neue Wohnung, wenn einer sich dafür krummlegen muß wie nie zuvor.

Was krummlegen bedeutet, das kann nur der Betroffene selbst sagen und entscheiden.
Das kann und darf ihm keiner abnehmen wollen.

Sozialplan: das bedeutet doch nicht, daß alle Zwangsverdrängten 200 DM Lohn- oder Rentenerhöhung kriegen ! Solange das so ist, ist der Sozialplan eine heuchlerische Farce, die den Leuten nur Sand in die Augen streut, ohne ihnen wirklich zu helfen.

Woher kommen denn die Leute nach Langenberg ? Und warum ?

Sie verlassen an Wochenenden amerikanisierte Großstädte, die ihre lebensqualitäten zugunsten der Kapitalverwertung und Konsumzwängen geopfert haben.
Die Opfer dieser Städte kommen doch nicht nach Langenberg, um dort ähnliches (wenn auch in kleinerem Umfang) wiederzufinden.
Für sie kann das Kontrasterlebnis gar nicht stark genug sein.
Daher sollte Langenberg sich seine menschlichen Qualitäten sehr sorgfältig bewahren.

Die menschlichen Qualitäten, die aus vielerlei Gründen historisch in einer Stadt entstanden sind, zu zerstören, ist kein Fortschritt, sondern reaktionär. Fortschritt ist nicht gebunden an Fetische wie Hochhäuser und die Betonierung der Landschaft sowie kräftig flackernde Neonreklamen über Geschäften, die die Leute durch falschorientierten Konsum nicht reicher machen.

Fortschritt besteht nicht darin, daß Werte zerschlagen werden
Man darf in Langenberg Werte, die früher oder heute Privilegierten vorbehalten waren, nicht einfach zerschlagen. Sondern: man muß sie für viele oder alle zugänglich machen. Die fabelhaften Parks hinter den früheren Fabrikantenhäusern dürfen nicht zerstört werden. Was für eine Möglichkeit, daraus städtische Gärten zu machen ! Die Tatsache, daß sie in zentraler Lage liegen, sollte gerade im Interesse des Fremdenverkehrs einen Anreiz bieten, sie zu erhalten. Man darf ihre Hecken nicht flachlegen, sondern sollte sie lediglich in der Breite einiger Meter öffnen, damit man durchgehen kann. Welche andere Stadt hat diese Voraussetzungen wie Langenberg noch erhalten.

Langenberg hat den Vorteil, daß hervorragende Qualitäten in einer Zeit unqualifizierten Wachstums zu hohem Preis aufgrund seiner Lage nicht zerstört wurden.

Langenberg schickt sich an, einem Pseudo-Fortschritt nachzulaufen, der anderswo längst durchschaut und bebekämpft wird. Daß dabei vernünftige Konservative und Jungsozialisten sehr häufig in einem Boot sitzen, sollte niemanden stören.
Es ist objektiv reaktionär, einer Stadtentwicklung nachzujagen, die lediglich auf die Verkommerzialisierung aller Lebensbereiche abzielte und nicht auf die Verbesserung der Lebensqualitäten.

Fortschritt wurde fast eine Generation gleichgesetzt mit kritikloser Anpassung an den Wachstumsfetisch der Kapitalverwertung - Teile der Sozialdemokratie haben dies bedenkenlos nach- und mitgemacht, weil sie mit dem Verzicht auf Theorie (Theorie ist die Fähigkeit zu durchschauen) die Möglichkeit zu unterscheiden verloren.

Zerstörung der Geschichte: geschichtsstürmende Vandalen am Werk:

Integral, S. 3o/32:
Übersicht über die Langenberger Stadtentwicklung. Gezeigt wird die starke historische Bedeutung.

Was sollen solche Feststellungen, wenn keine Schlüsse für die Stadtplanung daraus gezogen werden.
Die Pflichtübung ist sinnlos, wenn sie nur als Abzeichen und Ausweis bildungsbürgerlicher Belesenheit gemacht wird.
Die konkrete Konsequenz müßte sein:

- Die noch sichtbare, im Baubestand sehr konkrete Geschichte langenbergs soll in die Stadtentwicklung eingebracht werden (statt sie zu zerschlagen).
- Geschichte ist nicht nur die Geschichte von Unterdrückung und Leiden, sondern auch der gesammelte Reichtum an Möglichkeiten: das erstreckt sich vom Fachwerkhaus kleiner Leute bis zum Park einer Fabrikantenvilla, wenn er sozial genutzt wird.
- Wenn man sich mit Teilen der Geschichte nicht identifizieren kann, sollte man daraus nicht den selbstmörderischen Schluß ziehen, sie insgesamt zu zerschlagen: ihre positiven Momente müssen eingebracht und genutzt werden.
- Vor allem:
  es ist ein methodisch schwerwiegender Irrtum, eine Stadt lediglich nach den einzelnen Häusern zu bewerten. Bewertungskriterien wie z. B. die aufgesammelte Vielfalt der Geschichte sind zumindestens gleichgewichtig.

Barrie Trinder, ein bedeutender englischer Sozialhistoriker, Autor mehrerer Bücher (u. a. Die industrielle Revolution in Shrpshire), besuchte am September 1973 Langenberg. Er schrieb:

"Ich habe noch nie eine Stadt gesehen, wo man so gut den Übergang von der vorindustriellen zur frühindustriellen Zeit an den Bauten ablesen kann. Die kleinen Fabriken und Häuser der Fabrikbesitzer zeigen sehr anschaulich die Vergangenheit der Stadt. Ich war erschüttert und entsetzt über die Planung, die ein so faszinierendes Stück lebendiger Vergangenheit zerstören will.
Vandalen in England haben manches schöne Gebäude zerstört, aber es gibt in England keinen Fall, wo eine so schöne Stadt wie Langenberg zerstört wurde. Ich hoffe, daß Ihnen doch noch die Erhaltung gelingt."

Integral, S. 5/6:
Das Gutachten bezieht sich auf eine "Ausarbeitung von ... G. F. Winter ... über denkmalgeschützte Häuser in Langenberg und eine Zusammenstellung des Landeskonservators Rheinland, Frau Landesbaudirektor Cornelius, über denkmalswürdige Gebäude und Baukörper in Langenberg."

Für jeden Psychologen wird aus diesem Text deutlich, welches unterbewußte Verhältnis die sogenannten Gutachter zur Erhaltung alter Bauten haben:

- Winter legte keine Ausarbeitung über bereits denkmalgeschützte Häuser vor, sondern ein Gutachten, mit dem der Denkmalschutz erreicht werden sollte.
- Es heißt nicht "denkmalswürdig", sondern denkmalwürdeig.
- Gebäude und Baukörper sind doch wohl dasselbe.
- Kein Wort darüber, wo die beiden Schriften für die Öffentlichkeit einsehbar sind.

Integral, S. 41:
"... ist Langenberg aber im Kern die alte, "konservative" Kleinstadt geblieben". Begründungen (!):
mehr Haushalte je Wohnhaus
"mehr Haushalte je Wohnhaus" und mehr evangelische Einwohner als im Kreismittel.

Es ist frappant, welcher Schwachsinn der Bevölkerung in Schriftform übergeben wird.

Der Schwachsinn solcher Aussagen zeigt sich am auffälligsten an seinen Begründungen.
Freilich hat solcher Schwachsinn Absichten:
Das Ettikett "konservativ" soll signalisieren, daß es nur gut sei, Bestehendes zu zerstören.

Das Motto: "Modern sein" - wie man nicht mehr ohne Hut geht oder öfters mal was Neues trägt. Der Schwachsinn entstammt immer derselben Kiste.
Jammerschade wenn Parteien, die im Interesse ihrer Mitglieder und Wähler fortschrittlich sein müssen, sich mit solchem Schwachsinn bescheiden - und dabei den Blick für den wirklichen Fortschritt verlieren.

Die nebenstehenden Sätze zählen zur Vielzahl der "schrecklichen Vereinfachungen" und mangelnden Differenzierungen - zu Lasten einer sinnvollen Stadtplanung.
Sie sind in dieser simplen Weise nicht nur ungeeignet, sondern auch gefährlich.
Der Kahlschlag der Argumente führt zum Kahlschlag der Stadt.

"182 Häuser sind vor 187o gebaut: Sie genügen nicht den Ansprüchen des modernen Wohnens" (aus Integralgutachten; WAZ 21. 6. 1969).

Eine Witwe brach zusammen: Die Gutachter hatten ihr altes Fachwerkhaus geschätzt - sie soll dafür 54 ooo DM erhalten. Die Witwe: "Dafür kann ich mir doch noch nicht einmal ein Zimmer im Neubau kaufen, es langt doch nicht einmal für eine Eigentumswohnung."
Der Zynismus der Gutachter: "In ein paar Jahren fällt Ihnen das Haus doch überm Kopf zusammen."
Andere Fachleute: "Das Haus steht noch 1oo Jahre. Ein Neubau steht auch nicht länger."

So einfach ist das: was alt ist genügt nicht mehr. Überalterung von Häusern, auf einer anderen Seite Überalterung von Menschen - die Oma genügt den modernen Ansprüchen nicht mehr; wie lange wird von anderen bestimmt, was welchen Ansprüchen genügt ? Wie lange nehmen wir solche Zynismen hin ?

Die Leute, die die Stadtzerstörung betreiben, verwickeln sich in eine Fülle von Widersprüchen:

- Auf der einen Seite sagen sie, in einem historischen Stadtteil, sei die Bauausnutzung zu hoch, auf der anderen Seite kritisieren sie 1oo m weiter die zu niedrige Bauausnutzung eines anderen Bereiches.
  Vor allem:
  in ihren Neubauplänen setzen sie so gut wie immer die höchstmöglich Nutzung ein.

Integral, S. 28:
"Die Abstandsflächen sind bei 87 % der im Sanierungsgebiet liegenden Gebäude nicht eingehalten."

Solche Feststellungen als negative Wertung sind typisch. Sie zeigen den Schwachsinn der Bewertung historischer Häuser nach Baunormen unserer Tage.
Sie zeigen auch, wie wenig komplex die Aufgabe begriffen wird.

Integral, S. 14:
"Die Räume der Wohnungen sind, von einigen Ausnahmen abgesehen, den alten Grundrissen entsprechend, minimal bemessen. Sie haben ihrer Konstruktion nach hohe Räume."

Wir vermuten eine Übertreibung: sicher gibt es mehr als einige große Räume und Wohnungen.

Nähere Angaben wären auch hier zu wünschen, andernfalls dürfen - wissenschaftsmethodisch- keine derartig bombastischen Schlußfolgerungen gezogen werden.

Integral, S. 14:
"Vielfach finden sich auch mehrere Differenzstufen innerhalb eines Geschosses, schiefe Böden und verwinkelte Zimmer."

Nach welchen Maßstäben wird eigentlich der Wohnungszuschnitt anderer Leute bemessen ?

Integral, S. 12:
"zu stark überbaute Grundstücke".

Der Widerspruch:
Privilegierte Leute lassen sich in ihren Einfamilien-Häusern von "Star"-Architekten genau das einbauen, was sie den kleinen Leuten verbieten:
- mehrere Fußbodenniveaus,
- verwinkelte Zimmer.

Was heißt "schiefe Böden" ?
Die Bewohner messen ihre Wohnungen nicht mit den Maßstäben des gehobenen Mittelstandes, aus dem ein Teil der Planer stammt.

Was soll denn der Gleichheitsgrundsatz, wenn er an der falschen Stelle ansetzt:
- Den Leuten werden teure Wohnungen aufgedrängt, ohne daß sie ökonomisch dazu in die Lage versetzt werden. Dadurch wird ihre Ausbeutung nur verdoppelt.

Die Jungsozialisten sollten sich überlegen, wem sie zuarbeiten.
Es kann nicht ihr Interesse sein, den Wohnungsbaugesellschaften dadurch zu dienen, daß sie kleine Leute dazu auffordern, wegen kleiner Vorteile
von der billigen Wohnung in die teure zu ziehen.

Hier zeigt sich wiederum, daß das Gutachten
- die historischen Stadtstrukturen völlig mißversteht
- und Übersichtlichkeits- und Ordnungsvorstellungen an sie heranträgt, die völlig abstrakt sind.
Das Gutachten sagt an keiner Stelle, wozu denn andere Grundstückszuschnitte nötig wären.
Dies ließe sich im übrigen auch erst am konkreten Problem, z. B. an einem tatsächlichen und finanziell abgesicherten Bauvorhaben nachweisen.
Was sollen abstrakte Kriterien ?
Wem nutzen sie ?
Wem wird dabei der Kopf abge- en schlagen ?
Solche Kriterien müssen problematisiert werden ?
In der Art wie sie vom Integral-Gutachten verwandt werden, sind sie technokratisch: d. h. ein abstraktes Prinzip verselbständigt sich - zu Lasten der konkreten sozialen Strukturen.

Das Bewertungssystem kennt weder Menschliches noch Soziales

Integral, S. 29:
"Nicht berücksichtig wurden dabei die kulturellen Werte des Denkmalschutzes."

Maßstab der Beurteilung der Häuser
Der Maßstab der Beurteilung der Häuser ist ausschließlich der wirtschaftliche Gesichtspunkt.

Wirtschaftlichkeit heißt: was kann ein Eigentümer aus dem Gebäude an Verzinsung herausholen.
Der wichtigste Faktor der Verzinsung ist die Miete.

Über die Ausschließlichkeit des Renditedenkens täuscht möglicherweise die Tatsache hinweg, daß als Kriterien so menschlich und sozial erscheinende Merkmale angeführt werden wie: Toilette, Bad (Dusche), Beheizung, Gebäudealter, Bauart, Erhaltungszustand, Belichtung und Belüftung, Wohnungsabschluß, Brandschutz, Erschließung.
Diese Merkmale dienten seit den Anfängen der Gesetzgebung in den Zwanziger Jahren dazu, den sogenannten Verkehrswert und Bauwert eines Grundstückes bzw. Gebäudes zu bestimmen.
Diese Werte bezogen sich darauf, welche wirtschaftliche Nutzung der Käufer eines Hauses zu erhoffen hatte.

Integral, S. 45:
referiert den Langenberger Teil einer infas-Befragung. Ergebnis: Die Langenberger verstehen unter "in die Stadt gehen" ganz Langenberg selbst.

Dieses Ergebnis sollte zum Nachdenken anregen: offensichtlich ist die Identifikation der Bewohner mit ihrer Stadt - wohl aufgrund der vorhandenen Qualitäten - hervorragend (im Gegensatz zu anderen Städten). Vor allem: unter Stadt wird weit mehr als Einkauf verstanden. Soll sich das jetzt ändern?

Integral, S. 15:
"Die Existenz weniger vier- und mehrgeschossiger Gebäude läßt durch die räumliche Entfernung keine Beziehungen zu."

Dieser geradezu schwachsinnige Satz zeigt, daß Stadtplanung geradezu wie ein abstraktes Bild gemacht wird: Klötze sollen miteinander in Beziehung gesetzt werden; die Stadt muß aus der Vogelschau schön abstrakt ästhetisch aussehen. Unten braucht nichts mehr zu stimmen; die Ebene, in der die Umgebung erlebt wird - die Augenhöhe -, ist für diese Art abstrakter, verselbständigter Planung gleichgültig: der Charme einer Stadt wird dem abstrakten Klötzchengeschiebe geopfert. So weit weg von den Leuten, derart ohne Rücksicht auf die tatsächliche Erlebnisebene haben nicht einmal absolute Fürsten geplant.

"Die Baumassen konzentrieren sich um die alte evangelische Kirche. Bandförmig folgen sie dem Verlauf der Hauptstraße ..."

Die Unmenschlichkeit der Planertechnokratie zeigt sich in der Entfernung von der Vielzahl der sehr realen Bedürfnisse der Menschen.

Stadtdirektor Grevener im Bürgerforum des 3. Fernsehens:
"Die Rechtmäßigkeit unseres Handelns ist uns bestätigt worden."

Das ist eine seiner vielen Bauernfängereien. Niemand hatte ihm vorgeworfen, sich etwa kriminell betragen zu haben. Stadtzerstörung ist leider innerhalb der Legalität, zumindestens so lange, wie die Interessenten an der Stadtzerstörung die Gesetze selbst machen.

Der Stadtdirektor von Langenberg beruft sich auf die Bezirksregierung und vor allem auf die entsprechende Abteilung im Innenministerium. Diese haben die Langenberger sogenannte Sanierung bislang akzeptiert und mit Zuschüssen gefördert.
Es ist unbegreiflich, wie vor allem das Innenministerium der Langenberger Stadtentwicklungsillusion aufsitzen konnte.

Hat es sich blenden lassen durch die Tatsache, daß das Planerbüro Prof. Zlonicky in Langenberg zu Planung hinzugezogen wurde ?
Tatsache ist: Prof. Zlonicky wurde vom Stadtplaner Neumann in den Außenbezirken und mit den Ausschreibungen von Wettbewerben so beschäftigt, daß sie zunächst von der eigentlichen Arbeit im sogenannten Sanierungsgebiet weitgehend abgehalten wurden.
Ohne Wissen des Planerbüros erarbeitete der Stadtplaner den Skandalplan. Als dieser - wie man hört - geradezu zufällig zur Kenntnis des Planungsbüros Zlonicky kam, kündigte dieses den Vertrag: das hochangesehene Planerbüro fühlte sich düpiert und fürchtete - zu Recht - um seinen Ruf.

Wie man hört, soll das Innenministerium in einer internen Sitzung zu erkennen gegeben haben, daß man in Langenberg nur noch weiter fördere, weil man schon viel Subventionen ausgegeben habe. Die Abteilung fürchtet also, ihr Gesicht zu verlieren.

Es wäre jedoch sinnvoller, bei Kenntnis der Stadtentwicklungsillusion besser auf weitere Investitionen zu verzichten, die das drohende Fiasko nicht ins Außerordentliche vergrößern.

Stadtdirektor Grevener im Bürgerforum des 3. Fernsehens:
"Die Stadt hat eine intensive Öffentlichkeitsarbeit gemacht und objektive Information gegeben."

Das Sanierungsheft war zu deutsch eine Schweinerei: durch manipulierende Zeichnungen wurde das Ausmaß der Sanierung heruntergespielt. Es gab so gut wie keine Informationen außer Werbesprüchen im Waschmittelreklamestil. Sanierungsfolgen wurden nicht gekennzeichnet - so sieht die Öffentlichkeitsarbeit einer Verwaltung aus: die Bürger verbitten sich in Lebensfragen der Stadt eine "objektive Information", bei der der Unterschied zur Bierwerbung kaum mehr feststellbar ist.

Die Versorgungsstruktur der Stadt ist nicht so schlecht:
- die Wohnbereiche haben kleine Läden für den täglichen Bedarf. Sie zu zerstören und den täglichen Bedarf in die Stadtmitte zu verlagern heißt:
  - längere Wege
  - Verkehrszuwachs mit allen Folgen
  - Zeitverluste, vor allem für Frauen.

Erfahrungen vom City-Center in Leverkusen:

Ladenmiete:	3o DM/qm,
Nebenkosten:	17 DM/qm,
insgesamt:	47 DM/qm.

Für 75 qm Ladenfläche - gar nicht viel - zahlt ein Ladenmieter monatlich 3 5oo DM.
Wer kann das ausgeben ?
Was muß er bei diesen Mieten auf die Preise draufschlagen ?
Was muß der Käufer alles mitbezahlen ?
In Langenberg liegen die Ladenmieten zwischen 8 und 12 DM qm.
Wer geht kaputt, wenn er im Dienstleistungszentrum zwischen 4o und 5o DM/qm zahlen muß ?
In Leverkusen sind Mietverträge abgeschlossen, wo Ladenmieter dann nicht einzogen - aber zahlen müssen.
Die Ladenmieter: "Lieber lassen wir den Laden leerstehen. Wenn wir ihn aufmachen, gehen wir pleite, weil wir dann auch noch das Personal zahlen müssen."
Das Velberter Kaufhaus Karstadt hat schon Schwierigkeiten mit seinen 6 ooo qm Verkaufsfläche. Es hatte 4o Millionen Umsatz angepeilt, ihn schon stillschweigend auf 3o Millionen reduziert und hofft selbst jetzt nur, daß es ihn auch tatsächlich erreicht.

Grundsatz:
In der Regel sind in großen Läden nur einzelne Güter billiger.
Viele billigere Güter sind lediglich Lockvögel.
Oder sie müssen in Mengen eingekauft werden, die entweder überflüssigerweise komsumiert werden oder überhaupt nicht verbraucht werden.

Grundsatz:
Zur Rechnung für den Einkauf muß man auch die Transportkosten, d. h. die eigenen Autokilometer hinzurechnen sowie den Zeitverlust veranschlagen.
Wenn die Hose anderswo 2 Mark billiger ist, einer jedoch für 4 Mark Autokosten hat, spart er nichts - im Gegenteil.

Grundsatz:
Für mehr als ein gewisses Angebot wird Langenberg auch in Zukunft

Grundsatz:
Städten bestimmter Größenordnung entspricht ein bestimmtes Angebot.

Grundsatz:
Aufgrund der Wirtschaftsgesetze dieses Landes entspricht Städten einer bestimmten Größenordnung ein bestimmtes Angebot an Waren. Wünsche darüber hinaus sind innerhalb dieser Städte nicht zu erfüllen; dazu muß der Käufer in größere Städte gehen.
Es hat keinen Sinn, Städte nach Illusionen zu planen.

In den Presseartikeln kann man datenmäßig ablesen, wie der Topf der Stadtentwicklungsillusionen allmählich hochgekocht wurde - eine Illusion nach der anderen wurde gefunden,
die eine Illusion gebar die andere,
der Topf brodelte.
Filmvorführungen mit Städtebauutopien - die Stadt von 2 ooo - in Langenberg sprangen die Flöhe.
Aber nichts durchgerechnet.
Nichts kalkuliert. Nirgendwo Mietpreise in Bezug zu den Löhnen der Leute gesetzt - kleinbürgerlich-großmannssüchtiger Voluntarismus.

Die Planung an dieser Stelle schwebt auf einer Wolke von Illusionen.
Zusammengefaßt:
- falsche Einwohnerzuwachsprognose,
- falsche Verkehrszuwachsprognose,
- falsche Stadtentwicklungsziele,
- falsche Gebietsreformerwartungen,
- geradezu skandalös
- eine geradezu skandalös unzureichende Untersuchungsgrundlage (auch die Übergangsbestimmung des Städtebauförderungsgesetzes ist keine Rechtfertigung dafür),
- Überdimension. Der Schuh ist zu groß für das kleine Langenberg.

Die Langenberger Hoffnungen sind gigantische Illusionen.
Es sind die kleinbürgerlichen Illusionen von Möchtegerns.

Der Flächenkahlschlag in Langenberg ist unverantwortlich.

In der Jahrhundertfrage der Stadt wurde mit einer Stimme Mehrheit entschieden.
Wußten die armen Abgeordneten wirklich, worüber sie entschieden ?

Die Untersuchungsgrundlage für die sogenannte Sanierung in Langenberg ist geradezu skandalös unzulänglich.
Darüber täuschen auch keine Ausreden der Untersucherfirma hinweg, die behauptet, für die tatsächliche Sanierung wären weitere Untersuchungen nötig gewesen. Tatsache ist, daß das Integral-Gutachten auch seinerzeit für den Flächenkahlschlag gemacht wurde.
Es täuscht auch nicht die Ausrede des Stadtdirektors im Bürgerforum des 3. Fernsehens über die Unzulänglichkeit der Untersuchungen.
Er sagt, die Übergangsbestimmungen des Städtebauförderungsgesetzes würden die vorhandene Untersuchung rechtfertigen.
Es ist unverantwortlich, mit einer solchen Untersuchungsgrundlage - ob gesetzlich ermöglicht oder nicht - eine Stadt wie Langenberg zu planen.

Integral, S. 39:

Hier wird alles in eine einzige Suppe zusammengetan: ob es sich widerspricht oder nicht (Erhaltung des Stadtbildes, Abriß u. a.).
Mit Sprachwolken ("Schwundtendenzen", "ungesunde Entwicklung", "Weg zu neuem, gesundem Wachstum" u. a.) wird überkleistert, was in Wirklichkeit Zielkonflikte sind.
Das Gutachten liefert - um gefällig zu sein - dem Auftraggeber eine Vogel-Strauß-Methode, die ihn letzendlich hereinlegt: ein Gutachter oder Berater muß seinem Klienten die Zielkonflikte offen darlegen, damit er sie erkennt und nicht in eine Falle tappt.
Der Stadtdirektor macht mit seinen Äußerungen zum Parlament, den Parteien und zur Bevölkerung nichts anderes als das Gutachten. Wer zum Beispiel seine Aussagen im Bürgerforum des 3. Fernsehens untersucht, findet: da wird bedenkenlso allen alles versprochen, bagatellisiert, Konflikte verschleiert - alles mit wolkigen, glatten, gefälligen Worten, die jedoch weithin keiner Realitäts- oder Argumentationskontrolle standhalten.

Integral, S. 11: "Erhebliche Beschränkungen wie Einbahnstraßen, Halte-, Fahr- und Parkverbot wurden eingerichtet, um den Verkehr, der zum größten Teil nur auf einspurige Straßen angewiesen ist, in Fluß zu halten."	Was denn sonst ? Das ist in anderen Städten nicht anders ? Die autogerechte Stadt gibt es nicht - sie wäre zu teuer und unmenschlich, weil sie zum allergrößten Teil nur noch aus Verkehrsflächen bestünde.
Integral, S. 11: "Ein verhältnismäßig großer Parkplatz mit Parkuhren entstand vor der katholischen Kirche."	Inzwischen gab es Möchkeiten genug, weiterzulernen. Langenberg ist im Kern so klein, daß von hier aus jedes Geschäft in der zumutbaren Zeit von maximal 5 Minuten bequem erreichbar ist (was für ein schöner Einkaufsfußweg !). In den meisten anderen Städten sind die Fußwege vom Parkplatz sehr viel weiter. Es wäre also sinnlos, mit Verkehrsmaßnahmen, die teuer und flächenfressend sind, noch näher an die Geschäfte heranzugehen.
Integral, S. 11: "Der Fußgänger wird auf einspurigen Straßen mit zum Teil nur 30 cm breiten Bürgersteigen durch den starken Durchgangsverkehr auf der Hauptstraße bzw. Voßkuhl- und Vogteier Straße gefährlichen Situationen ausgesetzt."	Es wäre freundlich gewesen, genau anzugeben, wo der Fußweg tatsächlich nur 30 cm breit ist. So entsteht der Verdacht der Aufbauschung. Unkorrekt: die Straßen sind nicht einspurig, sondern zweispurig. Es wird verwechselt: einspurig mit Einbahnstraße.
Integral, S. 11: "Der öffentliche Nahverkehr durch Busse unterliegt ebenfalls diesen Beschränkungen, was seine Attraktivität und Leistungsfähigkeit mindert."	Dieser Satz zeigt, daß die Integral-Leute durchaus Kenntnis neuerer Verkehrsvorstellungen hatten. Aber sie waren entweder nicht intelligent genug, daraus vernünftige Schlüsse zu ziehen - oder sie wollten es nicht, weil ihre Auftraggeber es nicht wollten. Aus den Beobachtungen wird der falsche Schluss gezogen: den Teufel Verkehrsbehinderung des Fußgängers kann man nicht mit dem Belzebub von riesigen flächenfressenden neuen Straßenanlagen vertreiben - deren Überquerung noch lästiger ist.

Verkehr Erschließung

Integral, S. 14:
"Die Handwerksbetriebe haben ihren Standort vorwiegend in den Hintergebäuden. Infolge der zu starken Grundstücksbebauung ist ihre Erschliessung nur teilweise gesichert. Außerdem sind für die Betriebe, das gilt in besonderem Maße für die wenigen Industriebetriebe, keine Erweiterungsflächen vorhanden."

Dieser Abschnitt enthält eine Anzahl von Unkorrektheiten und Verallgemeinerungen:
Nach dem Erschliessungsrecht gibt es nur erschlossene Grundstücke.
Nicht jeder Betrieb erweitert, erweitert in gleichem Maße und will an derselben Stelle erweitern.
Sätze wie Integral sie schreibt
Die nebenstehenden Sätze führen in

Integral, S. 12:
die nördlich und südlich neben der Bahn liegenden Grundstücke sind für die "Erschliessung durch den Kfz-Verkehr behindert."

Hier zeigt sich erneut die Vorstellung, die im Hintergrund das Gutachten leitet: die autogerechte Stadt.
Was zum Teufel soll eine flüssigere Kfz-Erschliessung, wenn sie aufkosten der Stadtstruktur und der sozialen Geflechte geht.
Der Bezugspunkt dieser Planungsvorstellungen ist das Auto -
unser Bezugspunkt ist der Mensch und die Lebensqualität der Stadt
unser Bezugs
unsere Bezugspunkte sind die Menschen und die Lebensqualitäten der Stadt (einschließlich des Gewachsenen); dann müssen ein paar Autos eben mal ein bißchen langsamer zu einem Grundstück fahren - in den Fußgängerzonen geht das doch auch.

Integral, S. 14:
Die Belieferung der Geschäfte "ist meist nur schwierig und unter Behinderung des fliessenden und ruhenden Verkehrs durchzuführen."

Warum ist denn die Belieferung schwierig ? Weil der unverwechselbare Charme der Stadt auf engen Straßen beruht. Wann wird die Belieferung einfach? Wenn die Straßen breit gemacht werden. Was ist die Folge ? Der Verlust des unverwechselbaren Charmes.
Besserer Warenantransport heißt: Verarmung der Lebensqualität.

Nachhilfepensum:
- Lernen, wie man Zusammenhänge begreift.
- Lernen, was die Bezugspunkte der Planung sind: der Warentransport oder die Lebensqualität ? (Verselbständigung der Warenwelt oder soziale Gesichtspunkte).
- Lernen, in Alternativen zu denken.
- Lernen, Folgen zu bedenken. "An ihren Früchten werdet Ihr sie erkennen."

Was solls, wenn für die Lebensqualität vieler Menschen sich mal ein Einzelhändler oder einige Autofahrer ein paar Sekunden lang ärgern.

Generalverkehrsplan, S. 16:
Derzeit wird für Langenberg eine Mobilität von 1,43 Personenfahrten je Einwohner und Tag gerechnet. Nach Absättigung der Motorisierung wird mit einer Mobilität von 2,2 Personenfahreten je Einwohner und Tag gerechnet.

Aufgrund der linearen Hochrechnung kommt der Gutachter später zum Schrei nach weiterer Entwicklung des Straßenbaues.
Welche Folgen das für die Lebensqualität und die städtische Gesamtwirtschaft hat, davon wird nicht gesprochen.

Generalverkehrsplan, S. 23:
"Die letzte Forderung schließlich darf als selbstverständlich gelten. Sie zielt dahin, daß alle Verkehrswege dergestalt zu dimensionieren und auszulegen sind, daß der für den fließenden und ruhenden Verkehr vorgesehene Raum auch der in der Zukunft zu erwartenden Verkehrsnachfrage gerecht wird."

Dies ist die naive oder zynische Aufforderung, die Verkehrsentwicklung als blindes Walten eines Schicksals hinzunehmen und ihm entsprechende Flächen mit ihren jeweiligen sozialen Nutzungen ergeben zu opfern sowie klaglos die mörderischen Folgen dieses Verkehrs hinzunehmen.
Ein solcher Generalverkehrsplan in der Hand der Stadtverwaltung - was kommt heraus, wenn ein Blinder einen Blinden führt ?
Sie stürzen beide in die Grube.
Wenn es dabei bliebe.

Generalverkehrsplan, S. 1:
"Eine Restriktion des individuellen Personenverkehrs durch ein generelles politisches Diktat oder durch örtliche Satzungen wurde als unwahrscheinlich erachtet. Es werden somit im Prinzip die heutigen verkehrspolitischen Verhältnisse auch für die Zukunft als gültig angesehen."

Hinter diesen markig-rotzigen Behauptungen verbrigt sich die Tatsache, daß das Untersuchungsbüro die Umweltfolgen des Autoverkehrs immer noch nicht problematisiert hat. Dürfen wir uns gefallen lassen, daß auf dieser Grundlage Verkehrsplanung mit weitreichenden stadtplanerischen Folgen betrieben wird?
Wir sollten uns dagegen wehren, daß - auch noch aufgrund falscher Bevölkerungswachstumszahlen - Verkehr einfach nur linear hochgerechnet wird.
Und dies, ohne uns die Folgen solcher Hochrechnungen zu sagen - sozusagen als sei dies nur eine Frage der Mathematik, aber nicht sozialer Tatbestände.
Es fehlt die Alternative Ausbau der S-Bahn. Sie kann Langenberg für einen großen Teil der heutigen Autofahrer, die am Wochenende zu Erholungszwecken kommen, attraktiv machen. Ein Umsteigen vom Auto auf die S-Bahn in der Freizeit kann mit einer nicht unerheblichen Prozentzahl angenommen werden.
Es fehlt auch die Prognose für den umsteigenden
Es fehlt auch die Prognose für den Teil der Leute, die am Werktag in die S-Bahn umsteigen.

Integral, S. 19:
"Für das Untersuchungsgebiet kann gefolgert werden, daß in den Zonen mit sozial schwächerer Bevölkerung der Motorisierungsgrad unterdurchschnittlich ist."

Heißt Chancengleichheit, daß jeder ein Auto haben muß - ohne Rücksicht darauf, wo er wohnt (und es unter Umständen überhaupt nicht braucht)? Bevor man sich über die Autos der sozial Schwächeren unterhält, sollte man dafür sorgen, daß sich ihre Ökonomie verbessert, damit sie instand gesetzt werden, sich bestimmte Dinge überhaupt erst leisten können.

Integral, S. 19:
"In Zukunft wird das Verkehrsaufkommen und seine Zusammensetzung von der geplanten oder ungeplanten Veränderung der Stadtfunktionen im Sanierungsgebiet abhängen."

Ein richtiger und schöner Satz !
Aber die sogenannten Gutachter geben keine Andeutung dazu, was denn wohl passieren könnte, wenn ...
In Alternativen der politischen Zielsetzung wird ohnehin nicht gedacht.

Generalverkehrsplan, S. 19:
Das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsbedürfnisse lassen sich "mit einem hohen Wahrscheinlichkeitsgrad aus den Strukturinhalten eines Raumes erklären."

Ein schöner Satz. Aber wird danach gehandelt ? Was herauskommt, wenn eine Anzahl wichtiger Strukturinhalte unbekannt bleiben, verdrängt werden oder sogar vom Tisch gefegt werden, dafür ist Langenberg ein Musterfall.

Generalverkehrsplan, S. 21:
"Die Bewältigung des zukünftigen Kfz-Verkehrs erfordert große städtebauliche Anstrengungen."

Also: Planungsziel "autogerechte Stadt." Die gräßlichen Folgen sind in den USA, aber auch schon in manchen deutschen Städten sichtbar. Wann lernen wir endlich daraus ?

Empfehlung:
- Die Ausstellung Profitopolis nach Langenberg holen
  (Neue Sammlung, 8 München 22, Prinzregentenstraße 3).
- Die Ausstellung Autokiri nach Langenberg holen
  (Deutscher Werkbund, 4 Düsseldorf, Rosenstraße 19).

Lernen Stadtdirektor und Stadtplaner denn überhaupt nichts hinzu ?
Lesen sie keine Fachzeitungen ?
Sehen sie kein Fernsehen ? - es gibt genügend Sendungen, welche die Misere von Fehlplanungen zeigen.

Die Weichen werden in Bonn bereits umgestellt - durch Bundesverkehrsminister Lauritzen und Städtebauminister Vogel.
Stadtdirektor und Stadtplaner haben nicht das Recht, Langenberg auf der Basis von längst überholten Daten, Voraussagen und Vorstellungen zu zerstören.

Stadtdirektor und Stadtplaner klammern sich an längst überholte Planungsvorstellungen der 50er und 60er Jahre.
Sie haben nicht das Recht, die Augen schließen zu dürfen: die Sünden der Stadtplanung in den letzten 15 Jahren sind seit einigen Jahren durchleuchtet und erkannt.

Städtebauminister Vogels Wort sind offensichtlich noch nicht nach Langenberg gedrungen.

Generalverkehrsplan, S. 23:
"Langenberg wird dann nämlich in einem von Autobahnen begrenzten Viereck liegen, das naturgemäß und zwangsläufig von weit ausgreifenden Durchgangsverkehren freigehalten wird."

Wenn der bereits begonnene Ausbau der entlastenden Regionalstraßen um Langenberg vollendet sein wird, dürfte Langenbergs Verkehr sich um den Durchgangsverkehr von heute 3o Prozent des Gesamtverkehrs vermindern.
Konkret liegt diese Zahl höher: denn der Durchgangsverkehr belastet nur ganz bestimmte Straßen.
Er muß also ins Verhältnis zur Gesamtbelastung dieser Straßen gesetzt werden und nicht zur Gesamtbelastung der Stadt durch den Gesamtverkehr.

Stadtdirektor Grevener im Bürgerforum des 3. Fernsehens:
"Den Kraftfahrzeugverkehr eng um den Stadtkern herum führen."

Was soll das ? Wenn Ortsumgehung dann wirklich Ortsumgehung.
Für 1oo bis 2oo Meter autofreien Raum lohnt sich der martialische Kahlschlag nicht, den die sogenannte "kleine Ortsumgehung" mit sich bringt.

Busbahnhof:

Wozu die riesige Dimensionierung des Busbahnhofes ?
Die Busse fahren doch durch !
Da braucht doch nicht jeder seine eigene Parkspur.

Parkhäuser;

Die Kosten je Stellplatz:
- im Hochbau rund 1o ooo DM,
- im Tiefbau rund 15 ooo DM.
Für wieviele Autos Tief- oder Hochgaragen ?
Darüber sagt nicht einmal der Generalverkehrsplan etwas.

---

nach oben

Dieser harmlos erscheinende Satz führt - realisiert - zu wahnwitzigen Folgen: überträgt man die Pla die einfachen geometrischen Formen wie Kreis oder Quadrat sind merktechnisch am besten zu behalten - aber soll tatsächlich dem bißchen Fahrbequemlichkeit, daß daraus resultiert, ein enormes Ausmaß an städtischer Flächensubstanz geopfert werden ? Hier stehen Gewinn und Verlust in einem geradezu aberwitzigen Mißverhältnis.

Generalverkehrsplan, S. 23:
"Forderung für den Planer, das Straßennetz nach einem klaren System zu entwickeln, dessen Hierarchie, dessen Funktion und Aufbau von Einheimischen wie von Ortsunkundigen gleichermaßen erkannt und dementsprechend genutzt werden kann."

Der Satz ist ein Musterbeispiel, wohin die Fachidiotie von Experten führt, die für die sozialen Sachverhalte, daß solche Lösungen zulasten von Stadtbewohnern gehen, keinerlei Überlegung haben.
Müssen wir uns unsere Städte von Leuten zerstören lassen, die nicht über ihren eigenen Topf hinausgucken können ?

Inzwischen wurde von Fachleuten, Politikern und weiten Kreisen der Bevölkerung eingesehen, daß die Motorisierung außerordentliche Umweltschäden mi sich bringt und vor allem gesamt- und stadtwirtschaftlich unbezahlbar teuer wird.

Daher hat sich z. B. die SPD entschlossen, dem öffentlichen Massenverkehr (Bus, Stadtbahn, S-Bahn u. a.) den Vorrang vor dem weiteren Ausbau des Straßennetzes zu geben.

Dieses Konzept wurde schon vor Jahren von den Jungsozialisten gefordert ("Mannheimer Papier"), die ersten Schritte zur Realisierung machten Hamburg und München. Bundesverkehrsminister Lauritzen ließ den Straßenbauetat nicht mehr steigern (was bei den Baupreissteigerungen einer Senkung um rund 15 % entsprach). Städtebauminister Vogel stellte die Weichen um.

Nachhilfepensum für Stadtdirektor Grevener und die Autoverkehrsfans:
- Das Mannheimer Papier der Jungsozialisten lesen.
- Lesen und Hören, was in Bonn gesagt und gedacht wird.
- Sich folgende Bücher kaufen:

  Konrad Stahl/Gerhard Curdes, Umweltplanung in der Industriegesellschaft. rororo-tele. Hamburg 197o, S. 79/94 (hervorragende Übersicht über die Verkehrsproblematik). Billiges Taschenbuch.
  Thomas Krämer-Badoni/Herbert Grymer/Marianne Rodenstein, Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils. Frankfurt 1971. Billiges Taschenbuch.
- Hans Dollinger, Die totale Autogesellschaft. München 1972. Billiges Taschenbuch.
- Josef Lehmbrock/Wend Fischer, Profitopolis. Ausstellungskatalog der Neuen Sammlung München. München o. J. 12 DM.



Der Generalverkehrsplan hat grundlegende wissenschaftsmethodische Mängel:
in ihm wird für die Zukunft ein gewisses Verkehrsnachfrage-Verhalten vorgegeben. Das gilt sowohl für die Häufigkeit der Ortsveränderung wie auch für die Wahl des Verkehrsmittels.

Es kann aber damit gerechnet werden, daß mit zunehmender Bewußtheit der Folgewirkungen des Autoverkehrs ein grundsätzlicher Wandel hinsichtlich der Wahl des Verkehrsmittels (teils freiwillig, überwiegend aber erzwungen) eintritt.
Er wird zugunsten
- des Fußgängers,
- des Fahrrades
- und öffentlichen Nahverkehrs

ausfallen.

Die Generalverkehrspläne berücksichtigen bislang grundsätzlich nicht den Fußgänger und Fahrradverkehr. Darin verbirgt sich jedoch gerade in den Plänen für Klein- und Mittelstädte ein fundamentaler Fehler. Denn zumindest dann, wenn ein attraktives Fußgänger- und Fahrradwegenetz bereitgestellt wird, können diese beiden Verkehrsarten den weitaus größten Teil des kernorientierten städtischen Gesamtverkehrs übernehmen, weil die durchschnittliche Entfernung von der Wohnung zum Kern unter einem Kilometer leigt.

Oberbürgermeister Vogel (heute Städtebauminister): "Mit jeder Milliarde, die man im Straßenbau in eine Stadt mehr hineinsteckt, führt man sie ihrem Tode näher."
Vogels Wort hat inzwischen weiter an Brisanz gewonnen.
Es gilt in entsprechender Größenordnung genauso für Klein- und Mittelstädte.

Kosten - Nutzenpositionen des geplanten Straßenausbaues:

Kosten:

1) Aufkauf von Grundstücken
2) Aufkauf von Häusern
3) Planungskosten
4) Umsetzung der Bevölkerung
5) Folgekosten für die Verdrängung an den Stadtrand
   - Verkehrszuwachs
   - teurere Infrastruktur
6) Individuelle Folgekosten für die Verdrängung an den Stadtrand
   - Autokosten
   - Zeitverlust
   - schlechtere Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen
   - Höhere Miete
7) Baukosten
   - Bodenbewegungen
   - Brücken
   - Verlegung oder Neubau von Kanälen etc.
   - Straßenbau
8) Umweltfolgekosten: Neue Straßen = Sogwirkung = zusätzlicher Verkehr = mehr Lärm = mehr Luftvergiftung = Zerteilung der Stadt durch neue, breite Straßen = Einengung des Bewegungsraumes für die Bevölkerung (insbesondere für Kinder und ältere Leute) = mehr Unfälle, da mehr Autos und schnelleres Fahren = mehr Durchgangsverkehr, der in Langenberg nichts zu suchen hat.
9) Verlust von Grün, vor allem von Bäumen dadurch Verschlechterung des Kleinklimas und der Luft.
10) Stadtbildzerstörung Verlust der Atmosphäre, Urbanitätsverlust.
11) Verlust von Nutzungen: Die an den Straßen liegenden Flächen werden abgewertet
12) Abwertung von Flächen an den Straßen.
13) Verlust wichtiger Flächen für den Straßenbau.
14) Verlust an Freizeitqualitäten

Nutzen:

1) Die Autos kommen 2o sec. schneller durch Langenberg.
2) Einige Geschäfte können bequemer angefahren werden.
3) Wenn sie Glück haben, klingelt etwas mehr Geld in die eine oder die andere Kasse - aber nur wenn sie Glück haben.

Die schlechte Umweltqualität kann nämlich auch zum Gegenteil führen: mit zunehmendem Bewußtsein für Umwelt und Lebensqualität verprellt sie Kunden.

Die autogerecht gemachte City von Detroit ist jedenfalls inzwischen mausetot. Es existiert von ehemals vier Kaufhäusern nur mehr ein halbes. Das eine Kaufhaus ist deshalb ein halbes, weil es die Hälfte seiner Verkaufsfläche an ein städtisches Amt vermietete - so schlecht lief der Laden.



Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Sonderdruck aus der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 23. Juni 1973

Gegen den Willen der Bürger

Der Fall Langenberg Wieder ist eine schutzwürdige Altstadt von rücksichtslosen Sanierern bedroht

Ein Brief kommt ins Haus, abgeschickt vom „Bürgerverein Langenberg e.V.". Er handelt von der „bedrohlichen Situation" dieses Städtchens mit 17 300 Einwohnern zwischen Düsseldorf und Essen, mit einem Ortskern, von dessen Baubestand etwa die Hälfte älter als hundert Jahre ist. „Fast die gesamte Altstadt", so heißt es, „wurde durch Satzung vom 17. 2. 1970 als erhaltungswürdig denkmalgeschützt. Die geschützten Gebäude decken sich weitgehend mit den Baudenkmälern, die durch den Landeskonservator Rheinland als schutzbedürftig bezeichnet wurden. Zahllose Bürger Wuppertals und Essens schätzen Langenberg mit seinen bewaldeten Höhen, mit Sender und Freibad als beliebtes Wochenendausflugsziel. Wegen der schwierigen topographischen Tal-Hanglage sind der Entwicklung des Städtchens ... zu einer Mittelstadt natürliche Grenzen gesetzt. Das soll nun anders werden." Zunächst habe man sich, so schreibt der Bürgerverein weiter, einen Wasserkopf von Verwaltung zugelegt. Da reiche natürlich der Raum in den beiden Häusern, die bis jetzt die Verwaltung etwas behelfsmäßig aufgenommen hätten, nicht aus; ein neues Verwaltungszentrum müsse errichtet werden. „Das geplante Rathaus, 30 Meter hoch, soll nun der Mittelpunkt des Dienstleistungszentrums werden. Vorgesehen sind noch ein Sparkassenneubau, eine Bibliothek, ein Kaufhaus, Läden, Cafés, ein Forum, unterirdische Parkflächen, ein Omnibusbahnhof für drei Buslinien sowie ein S-Bahnhof für den Schienenverkehr. Zur Durchführung dieses Monumentalwerkes müssen ganze Straßenzüge der Altstadt aus dem Wege saniert werden. Von der Maßnahme werden rund 100 gewerbliche Existenzen betroffen ... An diesem Punkt begann nach Bekanntgabe der Abbruchpläne am 18. 8. 1972 der Aufstand der Bürger." Der Brief hatte zahllose Eingaben und Schreiben zur Folge: an Behörden, Verbände und Personen. Ab und zu kommt jemand zu einer Ortsbesichtigung.

Sie ergibt für einen solchen Besucher das Bild eines netten, aber etwas vergammelt vor sich hin lebenden Städtchens. Das Zentrum,



Das Städtchen Langenberg drängt sich im engen Tal an den Hang. Schmale Gassen, schieferverkleidete bergische Häuser. Die Stadtväter wollen jetzt Platz schaffen für „ordnungsgemäßen Verkehrsfluß", für ein großes Dienstleistungs- und Verwaltungszentrum, für Kaufhaus, Sparkassenneubau, Tiefgarage, S-Bahnhof.

Foto Wolfgang Haut

ein großer, freier Platz, wird von einer Kirche aus dem Ankersteinbaukasten beherrscht; der historische Kern „rond öm de olle Kerke" präsentiert sich als ein Gassengewinkel wie aus dem Bilderbuch; man ist dabei, ihn zu einer Fußgängerzone zu gestalten. Die Partie am Mühlenbach ist etwas für Romantiker. Viele Häuser in den im Tal verlaufenden Straßen befinden sich in recht verwahrlostem Zustand — mit Absicht, sagt der Bürgerverein. Was soll man noch daran tun, wenn sie doch abgerissen werden? Längs der Bahntrasse scheint in der Tat Sanierung dringend erforderlich. Durch die beiden Einbahnstraßen, die das Tal begrenzen, quält sich der Durchgangsverkehr. In den Geschäftsstraßen ist kaum Platz für die Lastwagen, die hier entladen werden müssen.

Aber das Innere der Häuser ist einladend. Man zeigt dem Besucher schön geschnittene, wohlausgestattete Räume mit Zentralheizung, einige elegante Badezimmer, sogar eine Sauna. Die Bewohner fühlen sich wohl; sie denken nicht daran, ihre Häuser freiwillig zu verlassen. Aber da hat es, so teilen sie mit, eine Baubestandsaufnahme gegeben, in der ein großer Teil dieser Häuser als „zum Wohnen ungeeignet" erklärt wurde. Dabei hätten die Gutachter meist die Häuser nicht einmal betreten, geschweige denn sie gründlich untersucht! Je länger der Besucher herumgeführt wird, desto weniger begreift er die Stadtväter beider Parteien, die in seltener Einmütigkeit zu solch vandalischen Eingriffen in das alte Gefüge entschlossen sind.

Der Stadtdirektor erklärt: Der alte Kern Langenbergs ist dem Verkehr und den Bedürfnissen des modernen Geschäftslebens wie des Dienstleistungsgewerbes nicht mehr gewachsen. Die überalterten Wohnungen entsprechen nicht mehr den neuen Ansprüchen an den Wohnkomfort. Die Folge sind Stagnation und teilweise Rückgang des Geschäftslebens, unerträgliche Belastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr.

Vor zehn Jahren hat der Stadtrat diese Beobachtungen zum erstenmal diskutiert; er beschloß daraufhin, zunächst eine gründliche Analyse des Bestandes in Auftrag zu geben. Vier Vorschläge für die Stadtsanierung wurden angefertigt, eine Gutachterkommission wurde bestellt, die den brauchbarsten auswählen sollte. Die Wahl fiel auf die Planung von Marlene und Peter Zlonicky/Essen, die schon bei der Sanierung der niederrheinischen Städte Kempen und Brügge hervorragende Arbeit geleistet hatten. Diese sahen für den freien Platz eine Art überdachten Marktplatz vor, bebauten die Bahntrasse mit einer Straße und die Hänge mit Terrassenhäusern; außerdem entwarfen sie eine den alten Ortskern möglichst schonende Umgehung. Später weitete sich das Bauprogramm aus — welchen endgültigen Umfang es annehmen wird, steht noch nicht fest. Daß 385 Grundstücke der Innenstadt zum Sanierungsgebiet erklärt worden seien, sei eine vorsorgliche Maßnahme, heißt es. Zur Bebauung der Freiflächen im Ortskern wurde ein Architektenwettbewerb veranstaltet; die Entscheidung fiel für ein von Professor Gutbrod entworfenes Modell. Dem Besucher erscheint dieser Entwurf etwas massiv und anspruchsvoll in der schmalen Talsohle, in gefährliche Nähe zum kleinmaßstäblich bebauten Altstadthügel gerückt. Aber der Stadtdirektor und seine Bauräte finden die Entwürfe gut. Was wollen die Leute eigentlich? Sie haben alles getan, was ihres Amtes ist: Bestandsanalysen und Wettbewerbe veranstaltet, die besten Namen herangezogen, die Modelle der Öffentlichkeit vorgestellt, in Hearings dazu Stellung genommen — und nun nichts als Ärger, Widerstand und Anfeindungen.

Der Denkmalpfleger unterstützt die Stadtverwaltung. Keine Rede davon, sagt er, daß „fast die gesamte Altstadt" als erhaltenswürdig bezeichnet worden sei. Dies könne höchstens für den Bereich um die evangelische Kirche zutreffen. Aber auch ein solcher Bereich lasse sich nicht isoliert und museal bewahren. Er müsse einen lebendigen Kontrapunkt in einem voll funktionsfähigen Wohn-, Geschäfts- und Verwaltungsviertel haben, wenn es gelingen solle, ihn vor Verfall zu bewahren. Darum sei die Langenberger Planung durchaus im Sinn moderner Denkmalpflege, die ja nicht mehr dem einzelnen alten Bauwerk nachgehe, nicht einmal einer Summe alter Bauwerke, sondern einer gesamten Situation — wobei dann einzelne denkmalwürdige Bauwerke gelegentlich auch geopfert werden müßten.

Der Planer ist inzwischen Professor an der Technischen Hochschule in Aachen geworden und betrachtet die Planung, die er und seine Frau vor vier Jahren erarbeiteten, mit Abstand. Die Idee, die Hauptverkehrsstraße über die Bahnstraße zu führen, hat er fallengelassen. Aber die statt dessen in Rede stehende Planung des Straßenbauamtes, der die eigentlich verheerenden Eingriffe zuzuschreiben sind, mißbilligt er aufs schärfste. Die Verkehrsplanung, so meint der Professor, verstehe sich immer noch als autonom. Sie betreibe ihr Vorhaben, den Ausbau einer Straße, völlig isoliert, das heißt, ohne sich um die örtlichen ökonomischen und sozialen Folgen ihrer Maßnahmen zu kümmern — entgegen der Forderung nach koordinierter Planung, wie sie im Nordrhein-Westfalen-Programm 75 niedergelegt sei. Sie glaube, sich das leisten zu können. Denn unsere technischen Behörden seien mit Geldmitteln reichlich ausgestattet, sie könnten eine Stadtverwaltung leicht unter Druck setzen und ihren Vorstellungen geneigt machen. Es werde das realisiert, was die Techniker für notwendig und machbar hielten — ohne Rücksicht darauf, ob die Planung erwünscht sei oder nicht. Er erklärt seinem Besucher, von 1975 an werde die Voraussetzung für jegliche städtebauliche Förderung sein, daß sogenannte Standortprogramme aufgestellt würden, die alle Fachpläne in die kommunale Entwicklungsplanung einordneten. Damit erhalte der Verkehr endlich die dienende Funktion, die ihm zukomme. Trotzdem hätten in Langenberg jetzt noch die einseitig technischen Planungen Priorität. Das gelte auch für die Bundesbahn, die hier eine Ausweitung der Bahntrasse im Ortskern, den Bau eines Mittelbahnsteigs und damit auch wieder den Abbruch von Häusern fordere.

Der Besucher teilt des Planers Widerstand gegen das allzu ausgeweitete und unverhältnismäßige Bauprogramm. Es fragt sich, ob nicht die Leute, die in den engen Straßen wohnen und arbeiten, vielleicht gewillt sind, die Handikaps des Verkehrs auf sich zu nehmen um der Erhaltung ihrer Häuser willen; ob man nicht Ernst machen müßte mit dem doch nun allseits anerkannten Prinzip, daß der Verkehr sich den vorhandenen Gegebenheiten anzupassen hat, nicht aber der Städtebau dem Verkehr. Daß der Verkehr „ordnungsgemäß fließen" solle, ist der Wunschtraum der Verkehrsplaner. Aber ist es wirklich „ordnungsgemäß und nicht vielmehr ein Zeichen höchster Unordnung, wenn wegen des „Verkehrsflusses" Familien die Wohnungen verlassen müssen, in denen sie gerne leben?

Er kann auch in dem vom Stadtdirektor beklagten „Rückgang des Geschäftslebens" keine Katastrophe erblicken. Daß die Versorgung mit Waren und Dienstleistungen „nicht optimal" ist, daß auch in den benachbarten Großstädten eingekauft wird, weil für das moderne Warenangebot in Langenberg kein Platz ist, das könnte gewiß geändert werden mit der Errichtung eines kleinen bis mittleren Kaufhauses. Aber muß man denn unbedingt große „Angebotsflächen" haben, um die Käufer zum Konsumieren anzureizen?

Und was das neue „Verwaltungszentrum" betrifft — ist das nicht auch wieder so eine modische Aufgeblähtheit wie das „Dienstleistungszentrum", mit dem jede Stadt, die etwas auf sich hält, glaubt aufwarten zu müssen? Wäre es nicht zeitgemäßer, sich nicht so aufwendig, sondern so sparsam wie möglich einzurichten? Kommt niemand auf den Gedanken, daß man auf dem Gelände der ehemaligen Fabrik einen zusätzlichen Verwaltungsbau errichten könnte, der dann jene Funktionen übernähme, die die beiden bisherigen Häuser nicht mehr leisten können?

Schließlich: die Wachstumsideologie! Die Stadt wächst nicht in gehörigem Maße, sie ist nicht „attraktiv" genug! Nach vorübergehender Abnahme und Stagnation bewegt sich die Bevölkerungsziffer zwar wieder aufwärts. Aber das genügt nicht. Sie soll sich verdoppeln („Wir haben Daseinsvorsorge für 33 000 Menschen zu treffen", sagt der Stadtdirektor.) Und der Besucher fragt sich, wie — in Anbetracht der Pille — dieses biologische Problem sich denn stellen soll. Darüber erhält er Aufschluß an höchster Stelle.

Der Ministerialrat belehrt ihn und steuert die höheren Gesichtspunkte bei: Es gehe ja letzten Endes gar nicht um Langenberg, es gehe um das dem Landesentwicklungsplan zugrunde liegende Prinzip, Mittelstädte auszubauen, sie zu Entlastungsstädten für die Ballungsrandzonen zu machen. Sie sollen attraktive Zentren werden, sowohl was den Einzelhandel wie auch was die Dienstleistungen betrifft. Langenberg soll Anreize bieten, damit

Leute, die in Essen nicht mehr wohnen wollen, sich dort niederlassen, anstatt aufs Land zu ziehen; damit will man der Zersiedlung im ländlichen Raum Einhalt gebieten. Mit der Verlockung an Orte, die vom S-Bahn-Verkehr bedient werden, erhofft man sich auch eine Reduzierung des privaten Kraftverkehrs. Langenberg sei einer der Orte, an denen Bevölkerungszuwachs stattfinden soll.

Und dies ist das eigentliche Dilemma. Den Langenbergern mag ihre Stadt gut genug sein — aber nicht um sie geht es, sondern um die potentiellen Bewohner von Langenberg, um den Zuzug von draußen. Und hier, so hat es den Anschein, ist der Punkt, wo Planung diktatorische Züge gewinnt — so begrüßenswert sie sonst auch immer sein mag. Um einer Zukunft willen, die letztlich nicht kalkulierbar ist, zerreißt man gegenwärtige Lebenszusammenhänge, seit langem gewachsene Nachbarschaften. Ist man nicht allzu fix bei der Hand (weil man unter bestimmten Bedingungen jetzt gerade sehr viel Geld haben kann), gefährliche Prozesse in Gang zu setzen, wie den der zwangweisen Umsetzung so vieler Bewohner?

Wer weiß denn, ob uns nicht die Kleider, die wir jetzt schneidern, viel zu groß sein werden? Schon hat es sich als unsinnig erwiesen, daß bei uns die Gebietsentwicklungs- und Flächennutzungspläne auf die nahezu doppelte Einwohnerzahl ausgelegt wurden; wieviel Verkehrsplanung wird revidiert werden müssen, wenn der beginnende Anti-Auto-Trend sich mehr und mehr ausbreitet?

Langenberg sorgfältig, vorsichtig sanieren, das heißt: heil machen, seinen Bestand schonen, wo er noch brauchbar ist, seine Mitte bescheiden akzentuieren, seine Hänge raumsparend und dicht bebauen — dagegen könnten auch die aufgebrachten Bürger auf die Dauer nichts einwenden. Etwas weniger zu machen, als man machen kann — in dieser Richtung liegen die Maßstäbe für vernünftiges Handeln heute.
